



Den Haag

Beste ondernemer,

In februari 2022 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin de gemeente wordt verzocht om plannen te maken voor uitbreiding van de milieuzone per 2023. Dit ter reductie van de stikstofdepositie, het verbeteren van de luchtkwaliteit¹ en het creëren van ruimte voor bouwontwikkelingen². In de uitvoering van de motie heeft de gemeente opdracht gegeven aan een onderzoeksbureau, om het effect van een uitbreiding van de bestaande milieuzone en/of zero emissiezone voor stadslogistiek op de stikstofdepositie bij Natura 2000-gebieden inzichtelijk te maken. Ook de kuststrook, waaronder *Nieuw Kijkduin*, valt binnen dit onderzoek.

Uit het onderzoek (bijlage) blijkt dat een uitbreiding van de bestaande milieuzone *diesels* alleen een beperkte reductie van stikstofdepositie oplevert³. Ook de effecten op luchtkwaliteit en CO₂-reductie blijken gering. De effecten van uitbreiding richting de kuststrook van de geplande *zero-emissiezone* voor stadslogistiek in het centrum op stikstofdepositie zijn echter wel substantieel en naar alle waarschijnlijkheid bruikbaar om ruimte te creëren voor de gemeentelijke bouwopgave.

Dit betekent dat zakelijk gebruikte bestel- en vrachtauto's in de ZE-zone vanaf 1 januari 2025 uitstootvrij moeten zijn. Voor een aantal voertuigcategorieën is er tot 2030 een overgangsregeling:

- Bestelauto's in Euroklasse/emissieklasse 5 hebben tot 1 januari 2027 toegang tot een zero-emissiezone.
- Bestelauto's in Euroklasse/emissieklasse 6 hebben tot 1 januari 2028 toegang tot een zero-emissiezone.
- Bakwagens (N2 of N3 >3500 kg.) in Euroklasse/emissieklasse 6 die ná 1 januari 2020 en opleggertrekkers (N2 of N3 >3500 kg.) Euroklasse/emissieklasse 6 die ná 1 januari 2017 op kenteken zijn gezet, hebben tot 1 januari 2030 toegang tot een zero-emissiezone.

Daarnaast zijn er vrijstellingen voor:

- voertuigen van 40 jaar of ouder;
- rolstoeltoegankelijke bestelauto's;
- voertuigen met carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of aanduiding voor speciale doeleinden SB of SF die jonger zijn dan 13 jaar.

Verder zijn er ontheffingsmogelijkheden als de continuïteit van je bedrijf wordt bedreigd, je lang moet wachten op een elektrisch voertuig dat je hebt besteld of andere uitzonderlijke omstandigheden.

Ten slotte zijn er dagontheffingen:

- Voor een bestelauto die niet aan de voorwaarden van een zero-emissiezone voldoet kan een dagontheffing worden verleend. Voor een bestelauto met emissieklasse 5 of 6 kan maximaal 6 maal per kalenderjaar per gemeente een dagontheffing worden aangevraagd.
- Voor een vrachtauto die niet aan de voorwaarden van een zero-emissiezone voldoet kan een dagontheffing worden verleend. Voor een vrachtauto met emissieklasse 5 kan maximaal 12 maal per kalenderjaar per gemeente een dagontheffing worden aangevraagd.

¹ RIS311597

² RIS314075

³ RIS314088

De Haagse MKB Toets

In Kijkduin is de afgelopen jaren veel veranderd. Kijkduin Bad heeft een nieuw winkelcentrum met horeca, appartementen en een ondergrondse parkeergarage. De bouw aan het Deltaplein is in volle gang. Op de ondergrondse parkeergarage komen restaurants en winkels.

Uitbreiding richting de kuststrook van de milieuzone, inclusief zero-emissiezone is wat betreft het tegengaan van stikstofdepositie zinvol. Om deze reden wil de gemeente de haalbaarheid van uitbreiding richting de kuststrook, waaronder nieuw Kijkduin, verder onderzoeken.

Voordat de gemeente een besluit kan nemen over *of, waar precies en wanneer* een uitbreiding richting de kuststrook mogelijk is, moeten de effecten voor onder meer de ondernemers, bezoekers en de algehele verkeersdoorstroming duidelijk in beeld zijn. Als onderdeel hiervan, vraagt de gemeente jou om deel te nemen aan een ondernemerspanel voor 'de Haagse MKB-toets'. Met deze toets, wil de gemeente ophalen hoe jij, ondernemer van Nieuw Kijkduin, tegen deze ontwikkeling aankijkt. Mede op basis van de bijlagen kun jij meedenken over deze ontwikkeling. Dit doen we door middel van een open gesprek met een verantwoordelijke beleidsambtenaar, onder leiding van een onafhankelijke gespreksvoorzitter. Hoe wordt jouw bedrijf geraakt door deze ontwikkeling? Waarmee moet de gemeente rekening houden? Wat vind je goed en wat moet echt beter? Wat heb je nodig om je vervoersbehoefte (bv eigen voertuigen of transport van aan jou te leveren goederen of grondstoffen) te verduurzamen? Hoe kan de gemeente je daarbij helpen? De input zal worden gevat in een geanoniseerd verslag, waarmee de betreffende beleidsambtenaar verder aan de slag gaat. Er wordt opvolging georganiseerd, waarin je teruggekoppeld krijgt wat er gebeurt met de opbrengsten van het gesprek in relatie tot verdere beleidsvorming.

Programma

Datum:	21 juni 2023
Tijd:	19.30 – 21.00 uur
Locatie:	Roompot Kijkduin Machiel Vrijenhoeklaan 450 2555 NW Den Haag
Programma:	
19.00 – 19.30	Inloop
19.30 – 19.40	Voorstelrondje
19.40 – 19.50	Nadere toelichting op de Haagse MKB Toets
19.50 – 20.00	Toelichting ontwikkelingen Zero Emissie Zone
20.00 – 20.55	Input ophalen ondernemerspanel Nieuw Kijkduin
20.55 – 21.00	Invullen korte enquête MKB Toets



Den Haag

114

Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Aan: de Gemeenteraad

Datum

5 april 2022

Onderwerp

Afdoening motie: 'Milieuzone uitbreiden'

Ons kenmerk

DSB/10285512

RIS311597

Contactpersoon

Ton Koning

Dienst

Stadsbeheer

Afdeling

Beleidsafdeling Stadsbeheer

Telefoonnummer

14070

E-mailadres

ton.koning@denhaag.nl

Uw raad heeft bij de bespreking van het agendapunt Stikstof op 9 en 10 februari 2022 de door het raadslid de heer Barker ingediende motie S.1 'Milieuzone uitbreiden' (RIS311597) aangenomen.

De motie luidt als volgt:

Constateerende, dat:

- op 19 november 2020 de commissie Ruimte is toegezegd om voor de zomer 2021 te worden geïnformeerd over de stikstofaanpak;
- dit pas in februari 2022 is gebeurd en het college constateert dat niet alle woningplannen door kunnen gaan;
- er in de brief nog niet wordt ingezet op uitbreiding van de milieuzone;
- het instellen van een milieuzone voor de hele stad een depositieverschil oplevert van 8 mol/ha/jaar in nabijgelegen Natura 2000 -gebieden;
- dit gelijkstaat aan een verlaging van 5 keer de stikstofuitstoot van de hele gebruiksfase van alle woningbouwprojecten;
- de uitbreiding van de milieuzone met het Segbroeklaan-tracé alleen al een reductie oplevert van max. 2,5 mol/ha/jaar in het Westduinpark.

Overwegende, dat:

- een milieuzone bijdraagt aan een verlaging van stikstofoxiden en derhalve aan de problemen rond stikstofdepositie in de natuur;
- een milieuzone ook bijdraagt aan schonere lucht.

Verzoekt het college:

- plannen te maken om de milieuzone per 2023 uit te breiden.

Hierbij informeert het college de gemeenteraad over de afdoening van de motie.

Het college zal voorbereidingen treffen om in 2023 een uitbreiding van de milieuzone te realiseren om de stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden te reduceren en de luchtkwaliteit te verbeteren. Een eerste stap daarbij is een onderzoek naar de opties, effecten en consequenties van varianten van uitbreiding van de milieuzone. Behalve naar de reductie van stikstofuitstoot zal daarbij worden gekeken naar de gevolgen voor inwoners en ondernemers. Wij verwachten na de zomer van 2022 dit onderzoek te hebben afgerond en de gemeenteraad te kunnen informeren over de uitkomst daarvan en verdere besluitvorming.

Het college beschouwt de motie hiermee als afgedaan.

Het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris, de burgemeester,

Ilma Merx

Jan van Zanen



Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Aan de voorzitter van de commissie Leefomgeving

Datum

11 januari 2023

Onderwerp

Uitbreiding milieuzone Den Haag in het kader van de stikstofaanpak

Ons kenmerk

DSB/10423040

RIS314088

Contactpersoon

Ton Koning

Dienst

Stadsbeheer

Afdeling

Beleidsafdeling Stadsbeheer

Telefoonnummer

14070

E-mailadres

Geachte voorzitter,

In februari 2022 heeft uw raad een motie aangenomen waarin het college wordt verzocht plannen te maken voor uitbreiding van de milieuzone per 2023 ter reductie van de stikstofdepositie en de luchtkwaliteit (RIS311597). In antwoord heeft het college aangegeven onderzoek te doen naar effecten en consequenties van varianten van uitbreiding van de milieuzone, waarbij ook wordt gekeken naar de gevolgen voor inwoners en onderzoekers. De gemeente heeft Royal HaskoningDHV opdracht gegeven om het effect van een uitbreiding van de bestaande milieuzone en/of zero emissiezone voor stadslogistiek op de stikstofdepositie bij Natura 2000-gebieden inzichtelijk te maken.

Naast het terugdringen van de stikstofuitstoot hebben milieuzones ook effect op de algehele luchtkwaliteit en de gezondheid van de inwoners, ondernemers en bezoekers.

Het uitgevoerde onderzoek past bij het coalitieakkoord Den Haag 2022-2026 'Voor een stad die tegen een stootje kan', waarin staat dat 'we onderzoeken of en waar uitbreiding van milieuzones zinvol en effectief is en wat de randvoorwaarden zijn om die milieuzones te kunnen realiseren op een eerlijke manier'. Ook sluit het onderzoek aan bij de motie 'Realiseer een emissieloze bevoorrading in de Natura 2000 – gebieden (RIS312515).

Intussen heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 2 november 2022 een tussenuitspraak gedaan in het kader van bouwvrijstelling voor stikstofuitstoot in het Porthos-project in de Rotterdamse havens. De bouwvrijstelling voldoet volgens deze uitspraak niet aan het Europese natuurbeschermingsrecht en mag derhalve niet gebruikt worden bij bouwprojecten. Deze uitspraak maakt opties om stikstofuitstoot te reduceren om zo voor natuurherstel en stikstofruimte voor de bouwopgave te regelen extra urgent.

In deze brief wordt nader ingegaan op de resultaten van het onderzoek met betrekking tot de reductie van stikstofdepositie.

Uitbreiding milieuzones

Samenvatting

Het college heeft onderzoek laten doen naar het uitbreiden van de huidige milieuzone diesels en/of de uitbreiding van de geplande zero-emissiezone stadslogistiek richting de kust om stikstofuitstoot te reduceren. De zero-emissiezone is een vorm van een milieuzone.

Het onderscheid in naamgeving is om de verschillende varianten uit het onderzoek te onderscheiden. Naast stikstofreductie kunnen deze zones ook bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van CO₂-uitstoot.

Uit het onderzoek blijkt dat een uitbreiding van de milieuzone diesels op zichzelf een beperkte reductie van stikstofdepositie oplevert om stikstofruimte te creëren voor bouwontwikkelingen. Dit komt omdat de maatregel wordt vergeleken met een normale ontwikkeling, waarbij ervan uit wordt gegaan dat vervuilende auto's vanzelf al uit het straatbeeld zullen verdwijnen. Uitbreiding van de milieuzone voor diesels an sich levert daardoor weinig extra stikstofreductie op. Ook de effecten op luchtkwaliteit en CO₂-reductie blijken gering. De effecten van uitbreiding richting de kuststrook van de geplande zero-emissiezone voor stadslogistiek in het centrum op stikstofdepositie zijn echter wel substantieel en naar alle waarschijnlijkheid bruikbaar om ruimte te creëren voor de gemeentelijke bouwopgave. Uitbreiding richting de kuststrook van de milieuzone in het centrum inclusief zero-emissiezone is wat betreft het tegengaan van stikstofdepositie zinvol. Om deze reden wil het college de haalbaarheid van uitbreiding richting de kuststrook van de milieuzone inclusief zero emissiezone voor stadslogistiek, zoals die in 2025 geldt in het centrum, naar de kuststrook verder te onderzoeken. Omdat het tegengaan van stikstofdepositie voor de natuur en de bouwopgave urgent is en omdat het communicatief voor de stad het meest eenduidig is als er voor de milieuzone in de stad één regime geldt richt het haalbaarheidsonderzoek zich onder andere op de (on)mogelijkheid van uitbreiding vanaf 2025. Inzicht in de maatschappelijke impact voor bewoners, ondernemers en bezoekers en draagvlak bij ondernemers is hierbij van belang. Pas als de haalbaarheid, effecten voor bewoners, ondernemers, bezoekers en de algehele verkeersdoorstroming en zaken als handhaving, overgangsregelingen en flankerend beleid, precieze stikstofsaldering, kosten en mogelijke subsidies duidelijk in beeld zijn op basis waarvan het precieze kader, de randvoorwaarden en flankerend beleid kan worden bepaald zal een besluit over of en waar precies en wanneer worden genomen. In de tussentijd zetten we initiatieven voort en ondersteunen we partijen die al op vrijwillige basis stapsgewijs overgaan op schoon vervoer.

Het onderzoek

De gemeente heeft Royal HaskoningDHV opdracht gegeven om het effect van een uitbreiding van de bestaande milieuzone diesels en/of geplande zero-emissiezone op de stikstofdepositie bij Natura 2000-gebieden inzichtelijk te maken. Dit onderzoek is gereed en het rapport is als bijlage toegevoegd. Het onderzoek beschouwt diverse ruimtelijke varianten en verschillende toelatingseisen voor meerdere voertuigcategorieën. Het onderzoek is bedoeld als verkennend: welke effecten zijn redelijkerwijs te verwachten en welke variant(en) leveren stikstofruimte op.

In het onderzoek wordt onderscheid gemaakt tussen de term milieuzone diesels en de term zero-emissiezone voor stadslogistiek. Het onderscheid in naamgeving is om de verschillende varianten uit het onderzoek te onderscheiden. Een zero-emissiezone voor stadslogistiek is een variant van een milieuzone. Een milieuzone diesels is een zone die alleen toegankelijk is voor dieselauto's met minimaal een bepaalde emissieklasse. Zo is de huidige milieuzone in Den Haag op dit moment alleen toegankelijk voor diesel personen- en bestelauto's met emissieklasse 4 of hoger en diesel vrachtauto's en autobussen met minimaal emissieklasse 6. Voor auto's op een andere brandstof dan diesel, bijvoorbeeld benzine of gas, gelden geen beperkingen.

Een zero-emissiezone is in het onderzoek een zone die alleen toegankelijk is voor bestel- en vrachtauto's zonder uitstoot bij de uitlaat, bijvoorbeeld met een elektrische motor. Voor het werven van andere voertuigen, zoals personen- en bestelauto's of autobussen in een zero-emissiezone, is op dit moment nog geen landelijke regelgeving. In Den Haag is een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's in het centrumgebied voorzien in 2025.

Varianten

In dit onderzoek zijn vier geografische varianten beschouwd. In omvang van klein naar groot zijn dat:

- Gebied A: Smalle kustzone.
- Gebied B: Kustzone tot aan S200;
- Gebied C: Kustzone tot aan Laan van Meerdervoort en S200;
- Gebied D: Heel gemeente Den Haag (alleen voor de zero-emissievariant).

In het onderzoek zijn de effecten berekend vanaf 2025 (milieuzone diesels) en 2030 (zero-emissiezone). Dit zijn de jaren waarvoor modelinformatie over emissies en achtergrondconcentraties beschikbaar zijn. Hierbij zijn de varianten vergeleken met de verwachte normale ontwikkeling zonder maatregelen, waarbij een deel van vervuilende auto's op termijn autonoom al uit het straatbeeld zullen verdwijnen.

Uitkomsten van het onderzoek

Zero-emissiezone stadslogistiek in de kustzone

Van de onderzochte varianten aan sich hebben de zero-emissievarianten stadslogistiek in de kustzone een substantieel effect op de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Afnames zijn gemiddeld het hoogst in het gebied Westduinpark & Wapendal (gemiddeld 1 tot 5 mol/ha/j). Het gebied Meijndel & Berkheide heeft vanwege de ligging dicht tegen de N440 de grootste maximale afnames (maximaal 10 tot 28 mol/ha/j). De totale stikstofruimte voor de bouwopgave is nog onbekend.

Ook het effect op de luchtkwaliteit en reductie van CO₂-uitstoot is aanzienlijk. Voor de luchtkwaliteit is er met name een effect op de NO₂ en EC(roet) concentraties. De afname van de verkeersuitstoot van CO₂ van het verkeer in de zero-emissiezone is circa 20%.

Zero-emissiezone als stikstofmaatregel

Door de potentiële reductie van stikstof als gevolg van een zero-emissiezone, ontstaat er ruimte voor de gemeentelijke bouwopgave, ervan uitgaande dat t een zero-emissiezone als stikstofmaatregel kan worden opgevoerd. Dit is kansrijk, maar jurisprudentie hierover is nog in ontwikkeling.

Uitbreiding milieuzone inclusief zero emissiezone voor stadslogistiek

Op basis van de resultaten van het onderzoek in combinatie met de verhoogde urgentie door de recente uitspraak van de rechter is het college voornemens de haalbaarheid van de uitbreiding naar de kuststrook van de milieuzone inclusief zero emissiezone voor stadslogistiek, zoals die in 2025 geldt in het centrum, verder uit te werken. Omdat het tegengaan van stikstofdepositie voor de natuur en de bouwopgave urgent is en omdat het communicatief voor de stad het meest eenduidig is als er voor de milieuzone in de stad één regime geldt richt het haalbaarheidsonderzoek zich onder andere op de (on)mogelijkheid van uitbreiding vanaf 2025.

Het instellen van een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's is mogelijk op basis van landelijke regelgeving vanaf 1 januari 2025. Een zero-emissiezone betekent dat nieuwe voertuigen van ondernemers alleen nog schoon mogen zijn. Voor bestaande bestelauto's en vrachtwagens geldt, afhankelijk van de emissieklasse, een overgangsregeling. Verder kan gebruik worden gemaakt van landelijke en lokale vrijstellingen en ontheffingen. Bijvoorbeeld als een voertuig maar een beperkt aantal keren in de zero-emissiezone moet zijn of als een schoon voertuig nog even niet leverbaar is. In de uitbreiding van de zero emissiezone voor stadslogistiek staan afhankelijk van de gekozen variant 1.300 tot 2.200 bestelauto's en 60 tot 80 vrachtauto's geregistreerd.

In 2025 en in 2030 zullen dit aanzienlijk minder geweerde voertuigen zijn, omdat dan al meer voertuigen een schonere emissieklasse hebben dan wel zero emissie zijn. Het merendeel van de voertuigen dat geweerd wordt zijn voertuigen uit andere delen van Den Haag of van buiten de stad. De effecten voor deze voertuigen moeten eerst goed in kaart worden gebracht.

In overleg met betrokkenen wordt gekeken naar gepaste invulling en flankerend beleid. We gaan hierover in overleg met ondernemers.

Tijdige en duidelijke communicatie is van groot belang voor maatschappelijk draagvlak en om betrokkenen voldoende tijd te geven om te anticiperen. Bij de invoering van de huidige milieuzone diesels is een participatietraject gevolgd, waarbij partijen uit de betreffende gebieden zijn geraadpleegd. Bij het invoeren van een zero-emissiezone is dat ook de aanpak.

Verdere voorbereiding

Voor definitieve besluitvorming over de invoering van een zero-emissiezone vanaf 2025 dienen een aantal zaken nader uitgezocht te worden:

- Inzicht in de maatschappelijke impact voor bewoners, ondernemers en bezoekers,
- het nader verkennen van de juridische mogelijkheid om uitwerking van de zero-emissiezone als stikstofinstrument in te zetten vanaf 2025 voor het verruimen van de mogelijkheden voor woningbouw en/of overige ruimtelijke ontwikkelingen: gesprekken met de provincie over de Stikstofbank en de vulling daarvan;
- het nader verkennen van de mogelijkheden voor cofinanciering vanuit het Rijk voor de kosten van de uitbreiding van de milieuzone met zero-emissie zone en de flankerende maatregelen;
- nader onderzoek naar de gevolgen voor bewoners, ondernemers en bezoekers, de kosten, de handhaving, overgangstermijnen en flankerend beleid;
- verkeerskundige aspecten, zoals omrijdeffecten;
- financiële gevolgen, inclusief eventuele schadeclaims;
- praktische uitwerking invoering van de milieuzone met zero-emissiezone waaronder handhaving.

Op basis van het onderzoek zal voor besluitvorming over de uitbreiding het precieze kader, de randvoorwaarden en benodigd flankerend beleid worden voorbereid, waarbij rekening wordt gehouden met bewoners, ondernemers en bezoekers. Pas als de haalbaarheid, effecten en zaken als handhaving, overgangsregelingen en flankerend beleid duidelijk in beeld zijn zal een besluit over of en waar precies en wanneer worden genomen. In de tussentijd zetten we initiatieven voort en ondersteunen we partijen die al op vrijwillige basis stapsgewijs overgaan op schoon vervoer. De gemeentelijke 'Subsidieregeling elektrische bevoorrading strand-horeca' (RIS 312697) past hier in. Zoals eerder gemeld, stapt de gemeente waar technisch mogelijk over op elektrische voertuigen, uiteraard ook voor het onderhoud van onze duingebieden.

Uitbreiding naar de kuststrook van de milieuzone met zero-emissiezone voor stadslogistiek in centrum is onderdeel van de reeds in gang gezette ontwikkeling. We zien dat landelijk opererende bedrijven zoals Albert Heijn en DHL nu al bezig zijn om in rap tempo hun producten af te leveren met emissieloos vervoer. Dit vooruitlopend op de zero-emissiezones die vanaf 2025 in heel Nederland van kracht zullen zijn in de steden. Het tegengaan van stikstofdepositie voor natuurherstel en de bouwopgave is zeer urgent. Het college wil dan ook zo spoedig mogelijk inzicht in de haalbaarheid en de maatschappelijke impact, om zodoende rond de zomer de volgende stap te kunnen zetten.

Met vriendelijke groet,
de wethouder van Duurzaamheid, Energietransitie en Klimaatadaptatie
Arjen Kapteijns &
de wethouder van Mobiliteit, Buitenruimte en Scheveningen
Anne Mulder



Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Aan de voorzitter van de commissie Ruimte

Datum
16 januari 2023

Onderwerp
Stand van zaken Haagse aanpak stikstof en bouwen

Ons kenmerk
DSB/10446969
RIS314075
Contactpersoon
Thimo de Nijs
Dienst
Stadsbeheer
Afdeling
Beleidsafdeling Stadsbeheer
Telefoonnummer
14070
E-mailadres
thimo.denijs@denhaag.nl

Geachte voorzitter,

In februari 2022 hebben wij u geïnformeerd over de Haagse aanpak stikstof en bouwen (RIS311285). In de raadsvergadering van 10 november is toegezegd dat de gemeenteraad vóór 2023 nader geïnformeerd wordt over de actuele stand van zaken in het stikstofdossier. In deze brief gaan wij in op de gevolgen van het vervallen van de zogenaamde bouwvrijstelling en het recente landelijke beleid. Ook informeren wij u over de voortgang van de Haagse aanpak. Doel is steeds hierbij om te komen tot herstel van de natuur in onze Natura2000-gebieden en de voortgang van de woningbouwopgave, aanleg en onderhoud van (OV) werken en energievoorzieningen mogelijk te maken.

Gevolgen vervallen bouwvrijstelling

In het kader van het Porthos-project in de Rotterdamse haven is de bouwvrijstelling door een milieuorganisatie aangevochten bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Op 2 november 2022 heeft de Raad van State hierover een tussenuitspraak gedaan. De bouwvrijstelling voldoet volgens deze uitspraak niet aan het Europese natuurbeschermingsrecht en mag derhalve niet gebruikt worden bij bouwprojecten. Hoewel er nu niet sprake is van een algehele bouwstop, zullen meerdere projecten vertraging oplopen. Net als in de situatie vóórdat de bouwvrijstelling werd ingevoerd, is het noodzakelijk om per project onderzoek te doen naar de mogelijke gevolgen van de uitstoot van NOx tijdens de bouwfase en de gevolgen hiervan voor Natura2000-gebieden. In deze zin zijn we weer terug bij de situatie van vóór 1 juli 2021. Dat betekent dat een actuele Aeries-berekening nodig is inclusief de stikstofdepositie voor de bouwfase. Als de stikstofdepositie van het project te hoog is om deze op te vangen met intern salderen, kan dat betekenen dat een natuurvergunning of -onthefing moet worden gevraagd bij Gedeputeerde Staten. Deze extra onderzoeken kunnen vertraging opleveren voor de uitvoering van (bouw)projecten. De mate waarin is per project verschillend.

Duidelijk is allereerst dat de onderzoekskosten voor de initiatiefnemers van projecten toenemen. In het geval van reeds ingekomen aanvragen om omgevingsvergunning moet, als dat nog niet gebeurd is, alsnog onderzoek worden gedaan naar de stikstofeffecten tijdens de realisatie.

In de periode 2022 tot en met 2024 zal voor projecten van in totaal meer dan 22.000 woningen nader onderzoek naar de stikstofdepositie tijdens de realisatie moeten plaatsvinden. Ook voor civiele projecten waarbij sprake is van nieuwe functies of een areaaluitbreiding, moet sinds het vervallen van de bouwvrijstelling alsnog een Wnb-vergunning worden aangevraagd. Over de vertraging die de Middenboulevard Scheveningen hierdoor heeft opgelopen, bent u al geïnformeerd (RIS313770).

In de tweede plaats zullen de doorlooptijden van procedures langer worden door het vervallen van de bouwvrijstelling. Alle lopende aanvragen om omgevingsvergunning, circa 800, zijn bijvoorbeeld alsnog bekeken op de vraag of stikstofdepositie in de bouwfase zou kunnen optreden. De aanvragers van middelgrote en grote plannen hebben het verzoek gekregen om aanvullend onderzoek uit te voeren naar de stikstofeffecten. Alleen al voor de woningbouw betekent dit dat de vergunningsprocedure voor de bouw van circa 2.700 woningen langer zal duren. Daarnaast zullen ook de procedures bij de Omgevingsdienst Haaglanden waarschijnlijk meer tijd gaan vergen, al was het maar omdat er landelijk een gebrek aan capaciteit is om vergunningaanvragen te toetsen.

In verreweg de meeste gevallen zal het meerekenen van de relatief geringe stikstofdepositie tijdens de bouwfase kunnen worden opgevangen met intern salderen, zeker als initiatiefnemers maatregelen nemen om te komen tot duurzame bouwprocessen. Voor civiele projecten bestaat de mogelijkheid om intern te salderen echter meestal niet. Bij een project als WarmteLinQ moet een geactualiseerde Aerius-berekening worden gemaakt waarbij ook de stikstofdepositie tijdens de bouwfase wordt meegenomen. De uitkomst van deze en andere aanvragen is nog niet bekend, omdat de aanvragers nieuwe informatie moeten aanleveren. De wijze van bouwen, de omvang van het project en de nabijheid van een Natura2000-gebied zijn van invloed op de vraag of het meerekenen van de uitstoot tijdens de realisatiefase betekent of bepaalde vergunningen niet kunnen worden verstrekt.

Het realiseren van gebouwen of civiele werken wordt er per saldo niet eenvoudiger op. Zeker in Den Haag is dit vaak aan de orde, omdat altijd in de nabijheid van Natura2000-gebieden (minder dan 5 km) wordt gebouwd en de Haagse natuurgebieden stikstofgevoelige habitats bevatten.

Landelijke ontwikkelingen

De Rijksoverheid wil vóór 2030 de natuur versterken, de waterkwaliteit verbeteren en meer doen tegen klimaatverandering. Onder meer de stikstofuitstoot in de buurt van natuurgebieden moet fors omlaag. Het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) gaat samen met provincies, waterschappen, gemeenten en maatschappelijke partners, grondeigenaren en grondgebruikers op zoek naar oplossingen per gebied. Op 5 juli 2022 heeft het college u daarover geïnformeerd (RIS312727). Uiterlijk in juli 2023 moeten provincies de plannen per gebied klaar hebben, waarna begonnen moet worden met de uitvoering. Voor elk gebied moet dan duidelijk zijn wat het doel is voor de opgaven voor emissiereductie, natuurherstel en water en hoe welke middelen daarvoor ingezet gaan worden. Bij de uitvoering van de gebiedsplannen is de bijdrage van de landbouwsector belangrijk, maar ook andere sectoren – met name industrie en mobiliteit – zullen bijdrage moeten leveren. Belangrijke bouwstenen die komende maanden nog verder uitgewerkt worden zijn:

- De wijze waarop de verschillende keuzes, doelen en maatregelen in het gebiedsprogramma geïntegreerd en onontkoombaar vastgelegd gaan worden (beleidsmatig of juridisch);
- De concrete uitwerking van bodem en water sturend en het toekomstperspectief landbouw;
- De uitwerking van de besteding van de middelen uit het Transitiefonds landelijk gebied en natuur;
- De risico's, bijvoorbeeld wat betreft planning, budget en doelbereik;
- De spelregels voor de beoordeling van (pakketten van) maatregelen die onderdeel zijn van de gebiedsprogramma's;

- De interventieladder, de wijze waarop onontkoombaarheid steviger invulling krijgt.

Het kabinet heeft de heer Remkes verzocht een commissie voor te zitten om te adviseren over de toekomst van het stikstofbeleid. De commissie Remkes heeft meerdere (tussen)adviezen uitgebracht. Op 5 oktober jl. is het rapport 'Wat wel kan: Uit de impasse en een aanzet voor perspectief' gepresenteerd. De kernboodschap van dit rapport is dat het noodzakelijk is om op zeer korte termijn veel minder ammoniak en NO_x te gaan uitstoten, teneinde natuurherstel mogelijk te maken. Als dat niet gebeurt, zal het juridisch nauwelijks meer mogelijk zijn om vergunningen te verlenen. Daarom is op de korte termijn een gerichte aanpak van het Rijk nodig die daadwerkelijk zal leiden tot stikstofreductie.

Op 25 november heeft het Rijk als reactie op het vervallen van de bouwvrijstellingen een aantal maatregelen aangekondigd die op deelonderwerpen meer perspectief bieden. Veel van de aangekondigde maatregelen staan op dit moment echter nog in de steigers en moeten nog worden uitgewerkt. Dit geldt uiteraard voor de uitkoopregelingen, maar ook voor de aankondiging dat vergunningverstrekking eenvoudiger zal worden en dat er een microdepositiebank voor bouwactiviteiten komt. Vooralnog moeten we constateren dat de landelijke stikstofaanpak nog onvoldoende voortgang boekt. Op dit moment zijn ook de landelijke stikstofdoelstellingen voor mobiliteit en industrie nog onbekend.

Gemeentelijk bronmaatregelen

Uiteraard neemt de gemeente zelf ook maatregelen. Ongeveer 20% van de stikstofdepositie in de 'Haagse' Natura2000-gebieden is het gevolg van NO_x en ammoniak die binnen de grenzen van Den Haag worden uitgestoten. Het merendeel van de depositie ontstaat door verder weg gelegen bronnen, zoals landbouw, scheepvaart, industrie en het buitenland. Binnen Den Haag leiden met name verkeersbewegingen tot NO_x-uitstoot (zie RIS303606) en zorgen de ontlastingen van honden lokaal tot forse stikstofdepositie, zoals bijvoorbeeld in de Bosjes van Poot (zie RIS313049). Andere bronnen als verwarmingsinstallaties, industrie en bouwactiviteiten dragen in veel geringere mate bij. Deze kanttekeningen nemen niet weg dat we het mogelijke doen om op gemeentelijk niveau te komen tot een reductie van de stikstofdepositie. Het gaat hierbij achtereenvolgens om de inzet van duurzaam bouw materieel, duurzame bouwlogistiek, de uitbreiding van de walstroom in de Scheveningse Haven en een eventuele uitbreiding van de milieuzones.

1. Duurzaam bouw materieel

De gemeente werkt verder aan de uitvoering van de in het Schone Lucht Akkoord (SLA) (RIS304284) gemaakte afspraken. In het SLA is afgesproken dat de emissies van mobiele werktuigen die bij eigen opdrachten worden gebruikt in 2030 75% minder gezondheidsschade moeten veroorzaken. Naar verwachting zal dit ook leiden tot circa 75% minder NO_x-emissies. In het kader van het landelijke programma Schoon & Emissieloos Bouwen is door publieke opdrachtgevers en (vertegenwoordigers van) marktpartijen een concept-routekaart opgesteld voor de verduurzaming van bouw materieel en -logistiek die voorziet in een stapsgewijze verduurzaming van bouw materieel. Door een duidelijk pad te schetsen, kunnen aannemers, loonbedrijven en verhuurders van bouw machines zich voorbereiden op strengere eisen en tijdig investeren in duurzaam materieel. Voor fabrikanten vormt de routekaart een duidelijk signaal om te investeren in de ontwikkeling van duurzaam materieel. De routekaart maakt deel uit van een Convenant Schoon & Emissieloos Bouwen dat in het eerste kwartaal van 2023 ter ondertekening aan gemeenten, andere publieke opdrachtgevers en marktpartijen zal worden voorgelegd. Hoewel de gemeente positief staat ten aanzien van de doelstelling van het Convenant, wil de gemeente samen met de overige G4-gemeenten een hoger ambitieniveau volgen dat voorziet in een snellere overgang naar zero emissie bouw materieel.

In onze eigen opdrachten schrijven we momenteel overigens al duurzaam bouw materieel voor en stellen we waar mogelijk een duurzame stroomvoorziening verplicht. We faciliteren aannemers hierbij faciliteren door te zorgen voor bouwstroomaansluitingen, het gebruik van de aanwezige laadinfra mogelijk te maken met behulp van een zogenaamde bouwstroompas en/of door accupakketten beschikbaar te stellen.

2. Duurzame bouwlogistiek

De gemeente heeft verder gewerkt aan de verduurzaming van de bouwlogistiek. Een efficiëntere en duurzame bouwlogistiek kan leiden tot een reductie van het aantal vervoersbewegingen en een reductie van de NO_x-uitstoot. Bij onze eigen opdrachten stellen we steeds vaker eisen aan de verduurzaming van het bouwverkeer door de schoonste stageklassen of beter uit te vragen voor bouwtransport. De verduurzaming van de bouwlogistiek bij projecten van derden blijkt minder gemakkelijk te beïnvloeden. Invoering van een subsidieregeling bouwlogistiek voor de Binckhorst juridisch niet goed mogelijk, aangezien de handhaving van de subsidievoorwaarden alleen goed mogelijk zou zijn geweest tegen onevenredig hoge uitvoeringskosten. De grootste prioriteit heeft momenteel de zoektocht naar geschikte locaties voor bouw hubs, waarvan aannemers gebruik kunnen maken om hun bouwlogistiek efficiënter in te richten en te verduurzamen.

3. Walstroom

Zoals aangegeven in de brief van 3 februari is onderzoek uitgevoerd naar het gebruik van de walstroomvoorzieningen en de behoeften van gebruikers in de Scheveningse Haven. Het gebruik van walstroom leidt tot minder inzet van (diesel)aggregaten door schepen die aan de kade liggen, waardoor de geluidsoverlast en de uitstoot van NO_x afnemen. Dit leidt tot substantiële vermindering van de stikstofdepositie in de Natura2000-gebieden. Voor de uitbreiding van de walstroom in de Derde Haven zal op korte termijn een voorlopig en definitief ontwerp worden gemaakt. Daarnaast is uit onderzoek duidelijk geworden dat bij de Eerste en de Tweede Haven, alsmede de Adriaan Maaskade er ook ruimte is voor uitbreiding en verbetering van de walstroomvoorzieningen. Uitbreiding van de walstroomvoorzieningen in de Eerste en Tweede Haven en de Adriaan Maaskade zal worden opgenomen in de scope van het project. Ons streven is om hiervoor subsidie aan te vragen voor de derde tranche van de Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, zodat uitvoering nog volgend jaar kan beginnen.

4. Uitbreiding milieu – en Zero Emissie zones

In februari 2022 heeft uw raad een motie aangenomen waarin het college wordt verzocht plannen te maken voor uitbreiding van de milieuzone per 2023 ter reductie van de stikstofdepositie en de luchtkwaliteit (RIS311597). De gemeente heeft Royal HaskoningDHV opdracht gegeven om het effect van een uitbreiding van de bestaande milieuzone en/of zero emissiezone voor stadslogistiek op de stikstofdepositie bij Natura 2000-gebieden inzichtelijk te maken. Over de uitkomsten van het onderzoek wordt u in een separate brief uitvoeriger geïnformeerd (RIS314088). Op deze plek volstaat de constatering dat uitbreiding van de zero emissie zone voor stadslogistiek naar de kuststrook leidt tot een substantiële vermindering van de stikstofdepositie in Natura2000-gebieden. Afnames zijn gemiddeld het hoogst in het gebied Westduinpark & Wapendal (gemiddeld 1 tot 5 mol/ha/j). Het gebied Meijndel & Berkheide heeft vanwege de ligging dicht tegen de N440 de grootste maximale afnames (maximaal 10 tot 28 mol/ha/j). Hoewel juridisch nog een slag om de arm moet worden gehouden, kan de vermindering van de uitbreiding van de zero emissiezone voor stadslogistiek waarschijnlijk gebruikt worden voor het extern salderen bij projecten. Om deze reden wil het college de haalbaarheid van uitbreiding richting de kuststrook van de milieuzone inclusief zero emissiezone voor stadslogistiek, zoals die in 2025 geldt in het centrum, naar de kuststrook verder onderzoeken.

Omdat het tegengaan van stikstofdepositie voor de natuur en de bouwopgave urgent is en omdat het communicatief voor de stad het meest eenduidig is als er voor de milieuzone in de stad één regime geldt richt het haalbaarheidsonderzoek zich onder andere op de (on)mogelijkheid van uitbreiding vanaf 2025. Inzicht in de maatschappelijke impact voor bewoners, ondernemers en bezoekers en draagvlak bij ondernemers is hierbij van belang. Pas als de haalbaarheid, effecten voor bewoners, ondernemers, bezoekers en de algehele verkeersdoorstroming en zaken als handhaving, overgangsregelingen en flankerend beleid, precieze stikstofsaldering, kosten en mogelijke subsidies duidelijk in beeld zijn op basis waarvan het precieze kader, de randvoorwaarden en flankerend beleid kan worden bepaald zal een besluit over of en waar precies en wanneer worden genomen.

In de tussentijd zetten we initiatieven voort en ondersteunen we partijen die al op vrijwillige basis stapsgewijs overgaan op schoon vervoer. De gemeentelijke 'Subsidieregeling elektrische bevoorrading strand-horeca' (RIS312697) past hier in. Zoals eerder gemeld, stapt de gemeente waar technisch mogelijk over op elektrische voertuigen, uiteraard ook voor het onderhoud van onze duingebieden.

Natuurherstelmaatregelen

In onze brief van 3 februari heeft het college u geïnformeerd over uitbreiding van het natuurgebied teneinde de natuur robuuster te maken. Hieronder geven wij kort weer wat de stand van zaken is:

1. Duindorp langs de Houtrustweg (300 m²)

Deze uitbreiding zal in 2023 worden gerealiseerd bij de herinrichting van dit deel van de Houtrustweg.

2. Kijkduin Delflandlocatie (5.000 m²)

De verwerving van de locatie is inmiddels afgerond. Een deel van het terrein zal worden gebruikt voor het stationeren van beach cleaners en de reddingsbrigade. Het restant, 1.400 m², zal in 2023 worden omgezet in duinlandschap.

3. Oude Waalsdorperweg/Uilenbos.

De gemeente heeft indachtig de Motie 'Natuurgebied uitbreiden over de Gebiedsvisie Internationale Zone '(RIS303772) een onderzoek uitgezet op welke wijze Meijendel kan worden versterkt door een deels andere inrichting van dit gebied, waarbij dit niet ten koste zal gaan van de sportfunctie in het gebied. Realisatie is niet voor 2024 te verwachten.

4. Daal en Bergselaan (3.500 m²)

Door het deel van de Daal en Bergselaan tussen Pioenweg en Ridderspoorweg om te zetten in natuur, wordt het Natura-2000 gebied Wapendal direct verbonden met het aangrenzende groengebied Bosjes van Pex. Deze maatregel is gericht op versterking van de natuurwaarden van het gebied Wapendal. Realisatie is niet voor 2024 te verwachten omdat de belangen van de buurt meegewogen moeten worden.

5. Zeezwaluwstraat (zenderlocatie) (2.000 m²)

Het omzetten in natuur draagt bij aan de kwaliteit van het Westduinpark. In 2023 wordt deze optie verder bekeken.

Overleg met provincie en Rijk

De gemeentelijke bronmaatregelen en natuurherstelmaatregelen leiden bij uitvoering tot beperking van de stikstofdepositie en/of maken de natuur robuuster. Dit levert zogenaamde stikstofruimte die onder voorwaarden mag worden ingezet om ontwikkelingen in het fysieke domein mogelijk te maken via extern salderen. De uitbreiding van de zero emissiezone biedt hierbij de meeste kansen. 30% van de stikstofruimte komt bij extern salderen ten goede aan de natuur, zodat er ook sprake zal zijn van natuurherstel.

Ons kenmerk

DSB/10446969

Het bevoegd gezag – het provinciebestuur – moet toestemming verlenen aan het gebruik van stikstofruimte voor extern salderen. In de bank wordt landelijk stikstofruimte geregistreerd. Op een later moment kan deze ruimte uitgegeven worden aan nieuwe projecten. De stikstofbank bestaat uit 2 typen banken: een gezamenlijke microdepositiebank en meerdere doelenbanken. Op 28 juni 2022 is de Depositiebank stedelijke ontwikkeling Zuid-Holland opgericht. De hierin aanwezige stikstofruimte kan worden aangewend voor onder andere woningbouw en civiele projecten. Met de provincie hebben we intensief contact over de vulling van de provinciale Stikstofbank – met onder meer de vrijgekomen stikstofruimte van de Haagse Asphaltcentrale – en de wijze waarop deze ten goede kan komen aan projecten in Den Haag.

Met het Rijk voeren we overleg over de mogelijkheden voor cofinanciering van maatregelen om de stikstofdepositie tegen te gaan en de natuur uit te breiden, denk hierbij aan subsidies voor uitbreiding van walstroomvoorzieningen, de bekostiging van flankerende maatregelen voor de uitbreiding van de milieuzone en uitbreidingen van de Natura2000-gebieden. Voorts zetten wij onze lobby voort die er op gericht is dat het Rijk vaart maakt met de aanpak van de stikstofproblematiek op landelijk niveau. Op 25 november is bekend geworden dat de regering bestaande opkoopregelingen verruimd en het recht wil hebben om stikstofruimte als eerste te kopen als boeren of andere stikstofuitstoters met hun activiteiten stoppen en hun vergunning te koop aanbieden. Daarmee wil het kabinet bijvoorbeeld bepaalde bedrijfsactiviteiten, woningbouw of de aanleg van infrastructuur voor mobiliteit en de energietransitie voldoende ruimte geven. Wij zullen er met klem bij het Rijk en de provincie op aandringen dat ook voldoende ruimte beschikbaar komt voor noodzakelijke infrastructurele projecten in Den Haag en voor de uitvoering van de ambities van het Rijk en gemeente om in deze regio te komen tot substantiële aantallen woningen. Met het Rijk en provincie willen we graag komen tot natuurherstel van onze Natura2000-gebieden, opdat een gezonde, duurzame stadsontwikkeling mogelijk wordt.

Met vriendelijke groet,

Arjen Kapteijns

Wethouder Duurzaamheid, Energietransitie en Klimaatadaptatie

Robert van Asten

Wethouder Stedelijke Ontwikkeling, Strategie en Europa